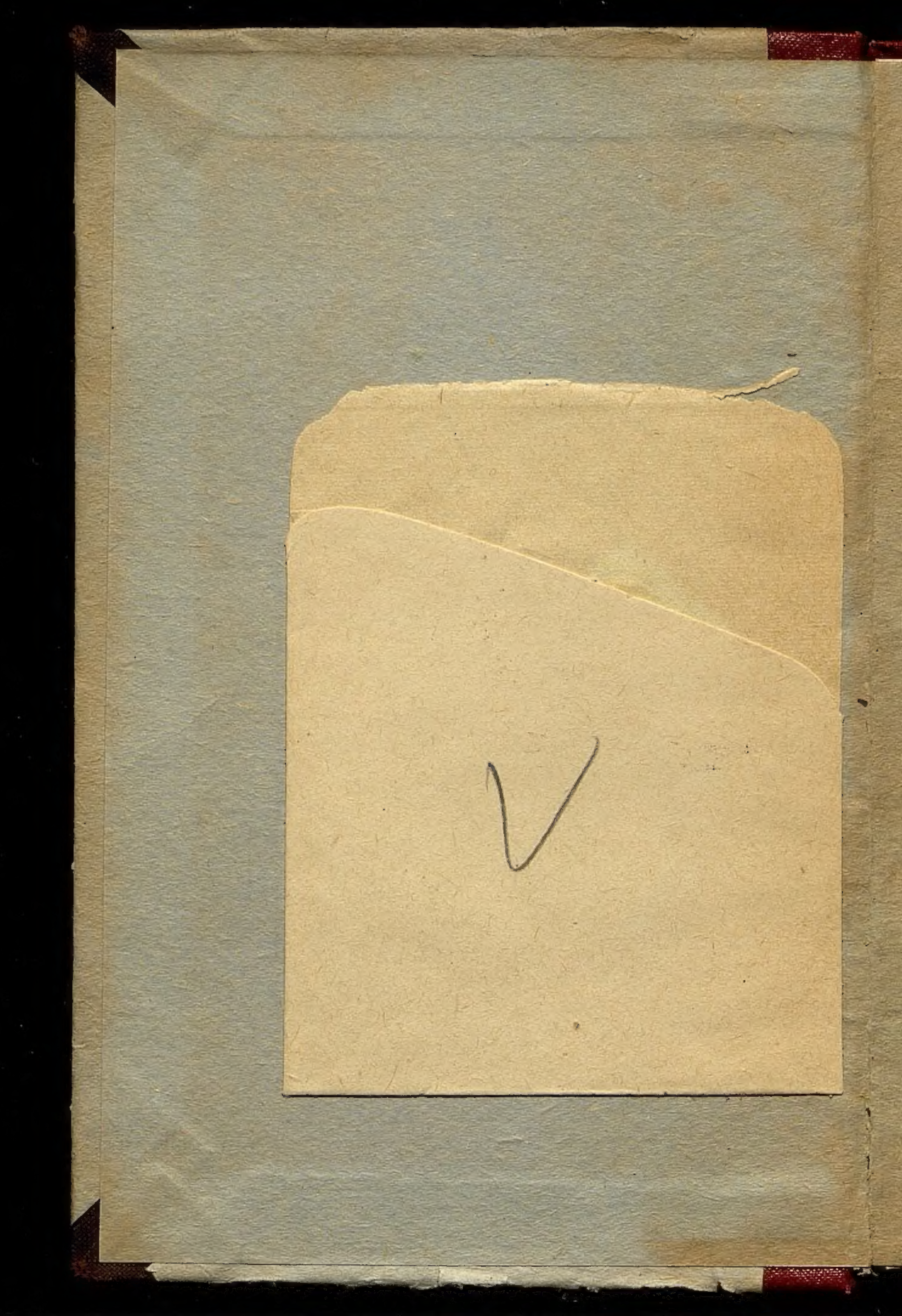
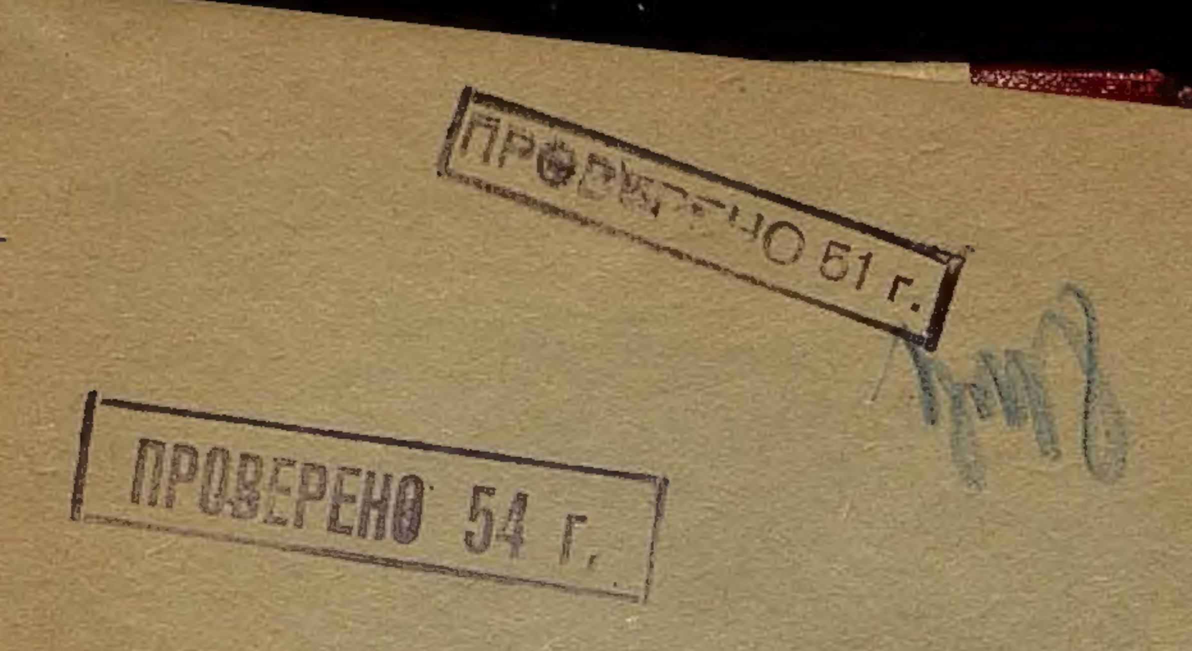
 Белотор.

Из русско-японской войны.




ПРОВЕРЕНО 51 г.

А. Бѣломоръ.

ИЗЪ РУССКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙНЫ.

(Крейсерская дѣятельность).



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія „С.-Петербургскихъ Вѣдомостей"
1909.



I.

Послѣ блестящихъ побѣдъ и немовѣрно трудной зимней кампаніи на Балканскомъ полуостровѣ наша доблестная армія остановилась передъ завѣтными воротами Царьграда... Вѣковой вопросъ о проливахъ былъ уже наканунѣ своего разрѣшенія, Болгарія отъ Дуная до Марицы вздохнула свободно и ожидала новыхъ государственныхъ установленій отъ русскаго Царя. Надобно было сдѣлать лишь одинъ рѣшительный шагъ впередъ, одержать одну, несомнѣнно, трудную и кровавую побѣду, и русское знамя было бы водружено на Босфорѣ, и Черное море обратилось бы въ русское внутреннее соленое озеро. Этого ожидала Россія послѣ зимняго перехода арміи черезъ Балканы.

Не оправдались, однако, надежды, не исполнились ожиданія. Съ юга, изъ Средиземнаго моря вошла англійская эскадра въ Безикскую бухту, Австрія вооружалась—и Россіи предстояло вести войну уже не съ одною побѣжденною Турціею, а съ европейскою коалиціею.

Было надъ чѣмъ серьезно задуматься, стоя съ арміею передъ Царь-

градомъ, и раздумье повело побѣдителей и освободителей въ Берлинъ на конгрессъ...

Въ ожиданіи его рѣшенія, мы не сидѣли, сложа руки, и готовились къ худшему т. е. къ новымъ испытаніямъ на полѣ брани.

Подвиги „Алабамы“ и „Семтёра“ были еще свѣжи въ нашей памяти и подсказывали мысль о созданіи цѣлой крейсерской флотиліи на добровольныя пожертвованія для борьбы съ однимъ изъ членовъ возможной коалиціи, — съ Англіею на морѣ. Всѣмъ извѣстно, что эта мысль была осуществлена и дала начало Добровольному флоту.

Но гроза миновала. Худо-ли, хорошо-ли, а рѣшеніе Восточнаго вопроса было отложено надолго, и купленные крейсеры занялись мирною морскою транспортировкою различныхъ грузовъ изъ Чернаго и Балтійскаго морей на Дальній Востокъ.

Здѣсь не лишнимъ считаю замѣтить, что самая идея крейсерской войны континентальной державы, не имѣющей отдѣльныхъ колоній и широко-развитой морской торговли, съ чисто морскою державою, имѣла очень серьезныя основанія. Лишить врага возможности получить жизненные припасы для населенія, сырье для фабрикъ и заводовъ и, наконецъ,

лишить его правильныхъ почтовыхъ сношеній съ цѣлымъ міромъ—значило нанести ему страшный вредъ, принудить къ скорѣйшему прекращенію враждебныхъ дѣйствій.

Искони частная собственность на морѣ признавалась добычею воюющей стороны, и гуманныя постановленія Парижскаго трактата, отмѣнившія каперство и нѣсколько ограничившія дѣйствія крейсеровъ, не помѣшали конфедеративному флоту сокрушить морскую торговлю Сѣв-Американскихъ Штатовъ. Нашъ новорожденный крейсерскій флотъ, созданный на добровольныя пожертвованія, въ 1878 г. и предназначался для уничтоженія морской торговли чисто островной державы, питающейся привознымъ мясомъ и хлѣбомъ... Вся ея торговля заключалась въ привозѣ сырья и вывозѣ фабрикатовъ изъ него на рынки всего свѣта. Если бы возможно было прекратить подвозъ въ Англію, напримѣръ, хлопка или джута изъ Америки, Египта и Индіи—сотни тысячъ рабочихъ въ Дунди, въ Манчестерѣ, въ Ливерпулѣ и другихъ промышленныхъ пунктахъ остались бы безъ дѣла, и прокормленіе легло бы тяжкимъ бременемъ на правительство. Если бы англійскіе уголь и сталь въ различныхъ подѣлкахъ потеряли рынки,—цѣлая армія рудокоповъ,

кузнецовъ, слесарей, клепальщиковъ и иныхъ спеціалистовъ обратилась бы въ милліонную толпу голодныхъ безработныхъ.

Руководствуясь подобными соображеніями и послѣ Берлинскаго конгресса, мы главною цѣлью Добровольнаго флота, обращеннаго къ мирной дѣятельности, ставили крейсерскую войну въ минуты надобности.

Правда, очень трудно, почти невозможно было удовлетворить надобностямъ торговли и войны на судахъ Добровольнаго флота. Но онъ былъ созданъ на пожертвованія, не требовавшія дивидендовъ, и затѣмъ пользовался особымъ покровительствомъ правительства въ видѣ помильной платы за исполненіе рейсовъ на Дальній Востокъ, возвратомъ суэцкой пошлины и преимуществомъ предъ другими въ полученіи казенныхъ грузовъ, назначавшихся для доставки на Сахалинъ, во Владивостокъ и Николаевскъ.

И до того мысль о крейсерской войнѣ съ островными государствами въ восьмидесятыхъ годахъ минувшаго столѣтія была живуча у насъ, что наше морское министерство выработало типъ броненоснаго крейсера, способнаго продолжительное время держаться въ морѣ безъ возобновленія запасовъ топлива и бы-

строходнаго. Увеличивая размѣры крейсеровъ, мы быстро перешли отъ „Герцога Эдинбургскаго“ къ „Владиміру Мономаху“, къ „Азову“, „Рюрику“ и „Россіи“.

Наши броненосные крейсеры послужили прототипами японскимъ „Ивате“ и „Асама“ и нынѣшнему англійскому „Индомитабль“.

Былъ моментъ, казалось, оправдавшій наши разсчеты на значеніе крейсеровъ. Я говорю объ нашей внезапно возникшей распрѣ въ 1885 году съ Англіею по случаю событій въ Средней Азіи. Среди глубокаго мира произошло столкновеніе на Афганской границѣ, поднявшее цѣлую бурю въ Англіи, зорко слѣдившей за нашимъ поступательнымъ движеніемъ къ границамъ Индіи. Въ то время мы имѣли въ Тихомъ океанѣ нашъ самый сильный и быстроходный крейсеръ— „Владиміръ Мономахъ“. Извѣстно, какимъ онъ пользовался вниманіемъ англійскаго адмирала, ни на минуту не упускавшаго его изъ вида. Достовѣрно извѣстно также и то, что страховыя преміи англійскихъ судовъ сразу поднялись на значительный процентъ въ Лондонѣ, что много было произведено фиктивныхъ перепродажъ англійскихъ судовъ въ постороннія руки изъ одно-

го только опасенія угрозы, таившейся въ русскихъ крейсерахъ.

Прошла и эта гроза мимо, и время измѣнило нашу судостроительную политику: отчасти по личнымъ соображеніямъ лицъ, ставшихъ во главѣ морского министерства, отчасти,—и это, пожалуй, по преимуществу,—вслѣдствіе измѣнившейся общей государственной политики Россіи на Дальнемъ Востокѣ.

Мы заняли новую базу на Тихомъ океанѣ, соединили ее стальною лентою съ сердцемъ Россіи и принуждены были, вслѣдствіе этого, серьезно озаботиться водвореніемъ спокойствія въ Маньчжуріи и поддержаніемъ въ ней правильной, ненарушаемой хунгузами гражданской жизни.

Все это привело Россію къ ссорѣ и затѣмъ къ жестокой, безпощадной войнѣ съ Японіею,—такимъ же, какъ и Англія, островнымъ государствомъ, нуждающимся не только въ жизненныхъ продуктахъ, но и въ самыхъ необходимыхъ средствахъ войны: въ пушкахъ, въ снарядахъ, въ порохѣ, въ стали, въ машинахъ и пр., и пр.

Все это въ военное время могло попасть въ Японію или изъ С.-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ по Тихому океану, или изъ западноевропейскихъ нейтральныхъ государствъ, еще болѣе длиннымъ путемъ—вокругъ Африки, или Суэц-

кимъ каналомъ и Краснымъ морemъ.

Поле дѣятельности, энергичной и, несомнѣнно, полезной для Россіи, открылось, казалось, для крейсеровъ не только броненосныхъ, спеціально построенныхъ морскимъ министерствомъ для крейсерской войны, но и для вспомогательныхъ крейсеровъ Добровольнаго флота. Японія не въ силахъ была охранять путь зафрахтованныхъ пароходовъ отъ Англійскаго канала вплоть до Корейскаго пролива. Красное море не настолько широко, чтобы крейсеры, снабженные безпроволочнымъ телеграфомъ и освѣдомленные изъ Европы объ отправкѣ военной контрабанды, могли прозѣвать транспорты съ нею. Проливы Зондскій, Малаккскій и другіе слишкомъ отдалены отъ Японіи, и охрана ихъ крейсерами этой воюющей съ нами державы потребовала бы цѣлаго отряда судовъ. Не такъ легко было бы дѣйствовать нашимъ крейсерамъ на пути сообщеія по Тихому океану. Но, во-первыхъ, Японію снабжали всѣми необходимыми боевыми средствами по преимуществу европейскіе заводы, и, во вторыхъ, Владивостокъ не лишенъ былъ многихъ преимуществъ базы для крейсеровъ, предназначенныхъ оперировать вь Тихомъ Океанѣ.

Итакъ, оружіе долго, съ 1878 г.,

подготовлявшееся противъ Англіи по преимуществу, намъ пришлось употребить противъ Японіи.

———

II.

По мѣрѣ того, какъ международныя сношенія развивались при помощи пара, и морская торговля тѣснѣе и тѣснѣе связывала государства, раздѣляемыя морями и океанами, международные законы о военной контрабандѣ и о правѣ захвата ея и частной собственности на морѣ. болѣе и болѣе затрудняли задачи военныхъ крейсеровъ. То, что было такъ просто и даже выгодно еще въ первой половинѣ минувшаго столѣтія,—сдѣлалось уже немыслимымъ въ наше время. Каперство было уничтожено еще по Парижскому трактату, затѣмъ флагъ невоюющей державы прикрылъ частную собственность подданныхъ воюющей. Этого оказалось недостаточно, и торговля пошла дальше законовъ, сочиненныхъ профессорами международнаго права. Характеръ и портъ назначенія груза, принадлежащаго подданнымъ воюющей державы для крейсера опредѣляются документами остановленнаго на морѣ корабля. Коносаменты и деклараціи съ одной стороны, корабельный па-

тентъ и вахтенный журналъ—съ другой, только и даютъ возможность и право командиру крейсера конфисковать грузъ и пароходъ, —даже утопить послѣдній. На практикѣ, однако, оказалось, какъ и должно было предвидѣть, что затянувшаяся война и все увеличивавшіяся требованія Японіи военныхъ грузовъ изъ Европы и Соединенныхъ Штатовъ развили въ самомъ широкомъ размѣрѣ фальсификацію документовъ. Подъ самыми невинными наименованіями изъ Европы шли въ Японію пушки, броня, мины, динамитъ и пр. Коносаменты и декларація посылались отправителями изъ нейтральныхъ портовъ съ почтовыми пароходами, и, наконецъ, контрабандистъ направлялся въ нейтральный портъ, лежавшій по близости порта воюющей стороны.

Очевидно, бороться съ злоупотребленіями экспортеровъ приходилось организаціею агентствъ въ нѣкоторыхъ портахъ.

Самая номенклатура предметовъ военной контрабанды не могла быть исчерпывающею. Японія сдѣлала проще въ этомъ случаѣ, объявивъ военною контрабандою почти все Мы—церемонились. Вскорѣ послѣ начала войны, 14 февраля, правительствомъ была обнародована декларація о порядкѣ остановки,

осмотра и задержанія, а равно отвода и сдачи задержанныхъ судовъ и грузовъ.

При деклараціи прилагался и списокъ предметовъ военной контрабанды: 8 апрѣля того же года спискъ этотъ, по Высочайшему повелѣнію былъ дополненъ новыми предметами, воспрещенными къ ввозу въ Японію.

И, тѣмъ не менѣе, практика доказала, что кое-что было забыто и не поименовано. Такъ, напримѣръ, процессъ владѣльцевъ затопленнаго парохода „Ольдгамія" былъ начатъ по окончаніи войны на томъ основаніи, что въ пунктѣ 8 ст. VI деклараціи 14 февраля было сказано, что военною контрабандою русское правительство признаетъ: „каменный уголь, нефть, спиртъ и тому подобные предметы". Керосинъ, нагруженный на „Ольдгамію" для Японіи, не былъ, какъ видно, упомянутъ въ цитированномъ пунктѣ и подразумѣвался въ числѣ „тому подобныхъ" предметовъ, такъ какъ онъ гораздо ранѣе войны служилъ необходимымъ матеріаломъ для автомобилей, военныхъ велосипедовъ, миноносцевъ и подводныхъ лодокъ.

Мы знаемъ также, какую полезную службу керосинъ оказалъ осаждающей арміи генерала Ноги подъ Портъ-Артуромъ.

Немалое затрудненіе для рѣшенія вопроса о характерѣ груза представляла и условность его. Рисъ, назначавшійся для арміи, считался контрабандою, а для мирныхъ жителей Японіи—неприкосновеннымъ. Но кому же не извѣстно, что между экспортеромъ и интендантствомъ стоятъ купцы, маклера и т. д.?

Декларація и дополненіе къ списку были объявлены, и ими надлежало руководствоваться, но организацію агентствъ, пріобрѣтеніе, вооруженіе крейсеровъ—артиллеріею, назначеніе экипажей, снабженіе углемъ и провизіею, почтовыя и телеграфныя сношенія, маршруты и т. д. надобно было создавать, исполнять и вести отъ начала до конца.

Для всего этого былъ утвержденъ особый комитетъ, получившій въ свое распоряженіе довольно крупную сумму изъ военнаго фонда.

Несмотря на то, что еще съ 1878 г., т. е. съ момента появленія на свѣтъ, Добровольный флотъ спеціально предназначенъ былъ для крейсерской службы, комитетъ нашелъ возможнымъ воспользоваться только двумя его пароходами и рѣшилъ купить подходящіе за границею. Такъ какъ ни одинъ изъ купленныхъ вспомогательныхъ крейсеровъ не оставилъ никакихъ слѣдовъ въ исторіи минувшей войны, то объ этихъ пріо-

брѣтеніяхъ въ Гамбургѣ отъ пароходныхъ компаній не стоило бы упоминать, если бы затрата казны на нихъ не была слишкомъ значительна и непроизводительна, вслѣдствіе негодности для крейсерской службы.

Вотъ, напримѣръ, что сообщали опытные моряки изъ Либавы о пароходѣ „Князь Бисмаркъ", переименованномъ въ крейсеръ „Донъ".

„Я и всѣ моряки въ Либавѣ недоумѣваемъ: для какой цѣли пріобрѣтенъ такой гигантъ, какъ „Князь Бисмаркъ"?

„Правда, онъ украшенъ скульптурой, дорогими гобеленами, картинами и тяжелой нѣмецкою позолотою,— но, какъ крейсеръ, онъ негоденъ, ибо загроможденъ каютами и надстройками, и, безъ крупныхъ передѣлокъ, на немъ нельзя установить болѣе 2-хъ 120 мм. орудій или 2-хъ или 4 хъ 75 мм. Но съ такимъ вооруженіемъ это не будетъ крейсеръ.

„Если же „Кн. Бисмаркъ"—транспортъ, то для себя онъ вмѣщаетъ въ угольныхъ ящикахъ 3$^1/_2$ тысячи тоннъ угля. При двадцати-узловой скорости этого количества ему хватитъ только на 10 дней, при меньшей же скорости—расходъ угля, конечно, менѣе, и районъ плаванія больше; какъ госпиталь—онъ великъ,

какъ авизо при эскадрѣ—онъ не удовлетворяетъ требованіямъ. Конечно, если онъ купленъ на ломъ, то кое-что возможно утилизировать. Но время-ли теперь заниматься этимъ?“

На пробѣ оказалось, что котлы „Бисмарка“ не позволяютъ ему идти въ плаваніе, и потому было рѣшено заказать для него новые котлы, что и было исполнено уже послѣ заключенія мира и удорожило покупку.

Одновременно съ покупками комитетъ организовалъ и агентскую службу за границею. О дѣятельности одного изъ главныхъ агентовъ у меня имѣются довольно подробныя свѣдѣнія.

Красное море, несомнѣнно, было тою столбовою дорогою, по которой изъ Европы направлялась большая часть военной контрабанды въ Японію. Правильно организованныя крейсерскія операціи на этомъ пути могли нанести неисправимый вредъ воюющей съ нами Японіи, а операціи эти, естественно, должны были производиться подъ руководствомъ дѣльнаго и серьезнаго агента въ Суэцѣ. *) Въ его кабинетѣ должны

*) Всегда такіе агенты были у воюющихъ державъ. Въ фикціи „Крейсеръ Русская Надежда“ была подробно намѣчена программа дѣятельности подобнаго лица. *А. Б.*

были сосредоточиваться всѣ свѣдѣнія о грузахъ и пароходахъ, отправлявшихся изъ англійскихъ, голланскихъ и нѣмецкихъ портовъ въ Японію. Онъ долженъ былъ и могъ сноситься съ крейсерами, назначивъ имъ заранѣе пункты для полученія и отправки корреспонденціи и телеграммъ и для встрѣчи угольнаго транспорта.

Для исполненія этой, чрезвычайной важности въ военное время, службы комитетъ командировалъ въ Суэцъ отставного контръ адмирала Пташинскаго.

Повидимому, и комитетъ, и г. Пташинскій намѣревались вести дѣло въ Суэцѣ въ глубокой тайнѣ. Но, къ сожалѣнію, это не удалось, такъ какъ очень продолжительная предыдущая служба Пташинскаго, въ качествѣ капитана парохода Добровольнаго флота, давно сдѣлала его извѣстнымъ всему Суэцу. Правда, Пташинскій явился туда на жительство подъ именемъ Леливы, но измѣненіе фамиліи ни у кого не измѣнило памяти въ Суэцѣ. Въ Петербургѣ, конечно, никто не зналъ, кромѣ комитета, о личности, посылавшей телеграммы и подписывавшей ихъ именемъ Леливы. Но, если надобно было для пользы дѣла скрывать мѣсто пребыванія агента въ Суэцѣ, то скрывать это надле-

жало, главнымъ образомъ, именно тамъ, отъ любопытныхъ шпіоновъ и консула Японіи и затѣмъ уже отъ остальныхъ.

По прибытіи въ Суэцъ, Пташинскій-Лелива попробовалъ сноситься съ комитетомъ шифрованными телеграммами и убѣдился, что онъ, проживая въ Петербургѣ и готовясь къ исполненію своей отвѣтственной службы, переписалъ шифръ подъ литерою К неправильно.

Ошибка была слишкомъ серьезна, и секретарь или дѣлопроизводитель комитета, лейтенантъ Берховскій, рѣшился исправить ее немедленно. Во исполненіе такого благого намѣренія, 17 іюня, въ четвергъ, съ почтовымъ поѣздомъ онъ отправилъ чрезъ штабъ главнаго командира черноморскаго флота письмо командиру парохода Добровольнаго флота „Петербургъ", к. 2-го ранга Скальскому слѣдующаго содержанія: „Изъ телеграммы к.-а. П. К. Пташинскаго выяснилось, что имъ неправильно переписанъ шифръ К, а потому, посылая вамъ два исправленныхъ списка, прошу, по исправленіи по нимъ своего экземпляра, одинъ передать командиру парохода „Смоленскъ", а другой к.-а. Пташинскому по приходѣ въ Суэцъ.

Кромѣ того, выяснилось, что изъ городовъ Европы не принимаютъ телеграммъ,*) зашифрованныхъ буквеннымъ шифромъ, а потому посылаю вамъ два экземпляра цыфрового, по снятіи копіи съ которыхъ, одинъ прошу передать командиру „Смоленска“, а другой к.-а. П. К. Пташинскому. Да благословитъ Господь Богъ васъ въ вашемъ предпріятіи“.

Пакетъ былъ адресованъ на имя командира парохода „Петербургъ“, конечно, запечатанъ и съ надписью „секретный“ не могъ быть вскрытъ никѣмъ инымъ, какъ адресатомъ. Но адресатъ ушелъ изъ Севастополя 20 іюня, въ 6 ч. 48 м. утра, т. е. въ то время, когда почтовый поѣздъ катился по расписанію, вѣроятно, въ Лозовую. Штабъ главнаго командира сдѣлалъ все, отъ него зависящее, передавъ секретный пакетъ для вѣрной доставки въ руки командира другого крейсера Добровольнаго флота „Смоленскъ“, ушедшаго 22 іюня въ Суэцъ.

Однако, когда онъ прибылъ туда, тамъ уже не было „Петербурга“—и г. Лелива, такимъ образомъ, остался безъ шифра, этого единственнаго средства сношеній съ крейсерами,

---

*) Съ 1878 г. по іюнь 1904 г. не было времени выяснить такого дѣла!

съ Петербургомъ и прочими агентами.

О послѣдствіяхъ этой несчастной путаницы съ шифромъ читатель ознакомится въ дальнѣйшемъ изложеніи хода операцій двухъ крейсеровъ Добровольнаго флота въ Красномъ морѣ и въ Индійскомъ океанѣ.

Но по выше приведенному примѣру выбора агента, не съумѣвшаго даже переписать шифръ, не трудно судить объ организаціи всего дѣла,-этой важнѣйшей части его.

III.

За негодностью купленныхъ пароходовъ рѣшено было воспользоваться для крейсерства двумя пароходами Добровольнаго флота. Пароходы эти были „Петербургъ", постройки 1894 г., и „Смоленскъ"—1902 г. Первый имѣлъ 9,460, тоннъ водоизмѣщенія и 19 узловой ходъ, второй—12,050 тоннъ и 20 узловъ. Запасъ топлива давалъ имъ возможность пройдти экономическимъ ходомъ болѣе пяти тысячъ миль.

Оба названные парохода строились въ Англіи на лучшихъ судостроительныхъ верфяхъ, спеціально для крейсерской службы въ военное

время и имѣли всѣ приспособленія для установки скорострѣльной артиллеріи, для помѣщенія снарядовъ и зарядовъ, а также и помѣщенія для соотвѣтствующаго этой артиллеріи и артиллерійской службы числа нижнихъ чиновъ и офицеровъ.

Война съ Японіею началась, какъ извѣстно, въ ночь съ 26 на 27 января 1904 года и застала лучшій изъ названныхъ пароходовъ „Смоленскъ" на пути въ Портъ-Артуръ съ боевыми принадлежностями для этой крѣпости, въ Портъ Саидѣ. Но такъ какъ здѣсь не было получено никакихъ распоряженій объ измѣненіи плаванія „Смоленска", то онъ пошелъ далѣе. Только въ Джибути, гдѣ пріютился, послѣ долгаго и злополучнаго блужданія по Средиземному морю отрядъ к.-а. Вирениуса, командиръ „Смоленска" получилъ, наконецъ, приказаніе возвратиться въ Севастополь. „Смоленскъ" прибылъ на родину 14 февраля и тотчасъ же приступилъ къ выгрузкѣ и переотправкѣ военнаго груза въ П.-Артуръ по желѣзной дорогѣ. И снова, по окончаніи этой операціи, для парохода-крейсера настало бездѣйствіе.

О крейсерствѣ говорили, собирали комиссіи, организовали комитетъ съ особою смѣтою. Наконецъ, въ маѣ такая администрація была создана,

деньги ассигнованы, и только тогда рѣшено было отправить „Смоленскъ“ и „Петербургъ“ для крейсерскихъ операціи сначала въ Красное море, а оттуда къ восточному берегу Южной Африки. Такой маршрутъ былъ составленъ въ предположеніи, что наши крейсеры въ теченіе двухъ недѣль очистятъ Красное море отъ военной контрабанды и затѣмъ, когда объ ихъ дѣйствіяхъ тамъ дойдутъ слухи до европейскихъ портовъ, торговля и поставка всего запрещеннаго въ Японію направятся вокругъ мыса Доброй Надежды, т. е. на встрѣчу тѣмъ же нашимъ крейсерамъ.

Для снабженія „Смоленска“ и „Петербурга“ топливомъ былъ зафрахтованъ германскій пароходъ „Гользація“, а для сношеній Петербурга съ крейсерами телеграммами и письмами былъ командированъ, какъ сказано выше, въ Суэцъ спеціальный агентъ, отставной к.-ад. Пташинскій.

Оба парохода, ушедшіе разновременно изъ Севастополя 20 и 22 іюня, благополучно прибыли въ Саидъ, безпрепятственно миновали каналъ и нѣсколько часовъ простояли въ Суэцѣ для полученія свѣдѣній и окончательныхъ указаній Лелива Пташинскаго, уже успѣвшаго сдѣлаться баснею города Только у парохода „Петербургъ“

возникли маленькія затрудненія въ Константинополѣ съ турецкими таможенными чинами. Ревизоръ этого судна оказался наивнымъ и слишкомъ болтливымъ. Онъ сообщилъ, что на пароходѣ имѣется артиллерія для Владивостока. Тогда мѣстныя власти всполошились и, боясь какой-то и передъ кѣмъ-то отвѣтственности за нарушеніе нейтралитета, потребовали остановки „Петербурга“. Благодаря, однако, энергіи агента Добровольнаго флота, скоро все уладилось. Пароходъ былъ отпущенъ, потерявъ только семь часовъ времени.

Въ Суэцѣ начались болѣе серьезныя недоразумѣнія. Здѣсь на „Петербургъ“ прибылъ агентъ Лелива-Пташинскій и, вмѣсто помощи, совѣтовъ и указаній, описалъ свое горькое положеніе. Капитанъ „Петербурга“ такъ доносилъ въ комитетъ объ этомъ первомъ свиданіи: „К. А. Пташинскій сообщилъ мнѣ, что онъ не успѣлъ подыскать подходящихъ людей для устройства сообщенія крейсеровъ съ нимъ и съ берегомъ въ южной части Краснаго моря, не смотря на полное содѣйствіе нашего консула въ Суэцѣ. Нѣсколько намѣченныхъ консуломъ лицъ сначала было согласились принять на себя обязанность по передачѣ телеграммъ, но потомъ, узнавъ,

вѣроятно, объ отвѣтственности, отказались*).

Приходилось, — продолжалъ далѣе командиръ „Петербурга"—вопросъ о сообщеніяхъ отложить до прихода парохода „Смоленскъ", съ которымъ и предположено было выслать людей и условія сообщенія".

Вмѣстѣ съ этимъ Пташинскій жаловался и на то, что чувствуетъ себѣ въ очень затруднительномъ положеніи, будучи не въ состояніи разбирать телеграммы, получаемыя изъ Петербурга. Бѣдный нашъ агентъ не сознавалъ своей вины, а командиръ „Петербурга" не могъ помочь ему ничѣмъ, такъ какъ все объясненіе недоразумѣній съ телеграфомъ заключалось въ пакетѣ подъ печатями въ несгораемомъ сундукѣ парохода „Смоленскъ". Послѣдній же прибылъ въ Суэцъ уже тогда, когда „Петербургъ" былъ въ Красномъ морѣ

По выходѣ изъ Суэца, оба парохода подняли военные флаги вмѣсто прежнихъ, присвоенныхъ Добровольному флоту, и перемѣнили наименованія. „Смоленскъ" былъ окрещенъ „Ріономъ", „Петербургъ" — „Днѣпромъ".

Одновременно съ перемѣною фла-

---

*) Передъ кѣмъ и почему,—Пташинскій не объяснилъ: вѣроятно, по невѣдѣнію.

говъ и наименованій пароходы поставили на мѣста артиллерію, до того лежавшую въ трюмахъ.

По поводу артиллеріи этихъ крейсеровъ необходимо сказать нѣсколько словъ.

Она состояла изъ скорострѣльныхъ пушекъ 75 и 120-миллиметроваго калибра.

О пробной пальбѣ изъ первыхъ командиръ „Ріона" доносилъ слѣдующее: „Послѣ 20 іюня я произвелъ провѣрочную стрѣльбу, которая обнаружила, что три орудія 75 мм. не давали наката. Я приказалъ артиллерійскому офицеру для осмотра этихъ орудій вынуть ихъ изъ обоймъ судовыми средствами Хотя эта работа заняла много времени и въ морѣ при качкѣ представляла нѣкоторый рискъ, тѣмъ не менѣе, она была выполнена вполнѣ удачно. Послѣ этого артиллерійскій офицеръ рапортомъ донесъ мнѣ, что между обоймой и тѣломъ орудія оказалась масса грязи, а болты передней связи обоймъ были такъ длинны, что врѣзывались въ тѣло орудія и при движеніи пушки въ обоймѣ во время выстрѣла дѣлали борозды, доходившія до 4 м.м. длины и 1 м.м. глубины. По приведеніи въ порядокъ, орудія снова были заведены въ обоймы и тогда стали давать накатъ. Во время этой же стрѣльбы

оказался одинъ 75 м.м. чугунный снарядъ некалиброваннымъ, а одинъ разорвало около борта тотчасъ же по выходѣ изъ дула орудія. Случай этотъ хотя и окончился очень счастливо, тѣмъ не менѣе, я приказалъ больше не употреблять 75 м.м. чугунныхъ снарядовъ, которыхъ на крейсерѣ было 1,200 штукъ изъ всего числа 2,400, т. е. половина негодныхъ.

При дальнѣйшемъ плаваніи скоро почти всѣ 75 м.м. орудія перестали ворочаться, и ихъ необходимо было поднимать домкратами и осматривать мѣдныя прокладныя кольца основаній. Они также оказались въ грязи, и приведеніе ихъ въ порядокъ заняло нѣсколько дней.

Конечно, всѣ эти дефекты по артиллеріи не могли быть отнесены къ винѣ судового артиллерійскаго офицера, такъ какъ послѣдній прибылъ на судно въ то время, когда орудія лежали въ трюмѣ и, слѣдовательно, не были доступны для тщательнаго осмотра. Но передъ погрузкой орудій ихъ испытывала комиссія портовыхъ артиллеристовъ *), на совѣсти

*) Къ сожалѣнію, мнѣ неизвѣстны имена господъ испытателей, и я не могу читателямъ назвать по фамиліямъ этихъ патріотовъ своего отечества, оставшихся безнаказанными и, быть можетъ, продолжающихъ свою вредную и преступную службу во флотѣ.

которыхъ и должны лежать всѣ эти недочеты".

На совѣсти!.. Развѣ возможно предполагать ее у господъ, снабжающихъ судно въ военное время негодными и некалиброванными снарядами и неисправными пушками? Наконецъ, гдѣ же и когда за что-либо отвѣчала комиссія? *).

Чтобы покончить съ несерьезностью и крайнею небрежностью подготовки крейсеровъ, замѣчу здѣсь же, что, когда „Ріонъ" пришелъ въ портъ Ходейда (въ Красномъ морѣ) и послалъ свой вельботъ съ прапорщикомъ Нечаевымъ на берегъ для отправки въ Петербургъ шифрованныхъ телеграммъ, то оказалось, что мѣстный телеграфистъ не имѣлъ права принять ихъ на основаніи распоряженія турецкаго правительства. Распоряженіе же это заключалось въ томъ, что шифрованныя телеграммы отъ иностранцевъ, а въ данномъ случаѣ отъ командира русскаго военнаго корабля, могли быть принимаемы и отправляемы лишь тогда, когда русское правительство предварительно снеслось объ этомъ съ турецкимъ и дало удостовѣреніе отправителя на право сношенія шифромъ!

---

*) Къ сожалѣнію, я не знаю именъ предсѣдателя и членовъ этой комиссіи.

Удостовѣренія не было дано своевременно, и телеграммы были приняты только благодаря доброму вмѣшательству въ это дѣло французскаго консула въ Ходейдѣ. Донося объ этомъ, командиръ „Ріона“ замѣчаетъ: „впослѣдствіи, возвратясь въ Либаву въ октябрѣ (1904 г.), такое удостовѣреніе было не нужно *).

Принимая во вниманіе всѣ неблагопріятныя условія, такъ тщательно подготовленныя для дѣятельности нашихъ крейсеровъ „Ріона“ и „Днѣпра“, не врагами японцами, а своими же соотечественниками, невозможно было ожидать, чтобы дѣятельность крейсеровъ была полезна въ военное время. Что посѣешь, то и пожнешь,—учитъ народная мудрость. А посѣяно было неумѣлыми руками и по дѣтски.

Несмотря, однако, на всѣ невзгоды и непростительные промахи, сдѣланные въ Петербургѣ, личный составъ крейсеровъ—какъ увидитъ ниже читатель,—исполнилъ свой долгъ

*) Подобный же случай непринятія шифрованныхъ телеграммъ повторился и въ 1907 году въ Мармарисѣ. Начальникъ учебнаго отряда к.-адм. Эбергардъ пытался снестись шифромъ съ морскимъ министерствомъ, но чиновникъ, турецкій телеграфистъ, телеграммы не принялъ. Очевидно, урокъ прошелъ безслѣдно, и рапортъ командира „Ріона“ былъ скоро забытъ „Морской Сб.“ 1908 г. № 3, стр. 6.

передъ Царемъ и Родиною и сдѣлалъ все, что было въ силахъ опытныхъ моряковъ. Съ такими слугами на морѣ можно было дѣйствительно пріостановить доставку боевыхъ принадлежностей въ Японію и, быть можетъ, предупредить Цусимскую катастрофу. Къ несчастію Россіи, въ снабженіи ея противника военною контрабандою были заинтересованы всѣ морскія державы. Оставалось одно изъ двухъ: или отказаться отъ преслѣдованія нейтральныхъ судовъ, направляющихся съ оружіемъ въ Японію отовсюду, или воевать со всѣми. Иного выбора не могло быть. Но выборъ этотъ, рѣшеніе этого чрезвычайной важности вопроса должно было сдѣлать прежде отправленія „Петербурга" и „Смоленска" и посылки въ Суэцъ потѣшнаго Лелива, найма „Гользаціи", покупки въ Гамбургѣ парохода „Князь Бисмаркъ" и т. д.

IV.

25 іюня, вскорѣ послѣ полудня, пароходъ „Петербургъ" оставилъ Суэцъ. Поднявъ военный флагъ и поставивъ артиллерію, командиръ этого добровольца и началъ крейсерскую дѣятельность.

Идя на югъ, онъ до 30 іюня осмотрѣлъ документы пяти пароходовъ и, не найдя ничего подозрительнаго въ ихъ грузахъ и документахъ, отпустилъ съ миромъ.

Въ 10 часовъ утра, 30 іюня, былъ остановленъ пароходъ „Малакка“, шедшій на югъ. Посланный на него для осмотра мичманъ фонъ-Шварцъ вскорѣ вернулся съ парохода со всѣми его документами и со старшимъ помощникомъ, который извинился, что капитанъ „Малакки“, по правиламъ общества, не могъ оставить своего судна и вмѣсто себя командировалъ его для представленія всѣхъ свѣдѣній и объясненій.

Надобно замѣтить, что „Малакка“ былъ остановленъ въ 4½ миляхъ отъ мыса Ханишъ, т. е. въ открытомъ морѣ, а не въ турецкихъ нейтральныхъ водахъ, и что поэтому о нарушеніи турецкаго нейтралитета не могло быть и рѣчи. Капитанъ „Малакки“, прекрасно понимая свое опасное положеніе, старался незамѣтно перейдти завѣтную границу, понемногу давая ходъ впередъ и подвигаясь къ берегу, но, послѣ предупрежденія сигналомъ и, наконецъ, выстрѣла съ „Петербурга“,— покорился судьбѣ и отошелъ заднимъ ходомъ на мѣсто, гдѣ былъ остановленъ.

По осмотрѣ бумагъ, неполностью доставленныхъ, оказалось, что грузъ парохода состоялъ изъ рельсъ, разобранныхъ частей вагоновъ, электрическаго крана, толстыхъ листовъ желѣза и т. д. Опросомъ было установлено, что пароходъ былъ посланъ изъ Лондона въ Антверпенъ, гдѣ грузился семь дней, затѣмъ вернулся снова въ Лондонъ и тамъ догружался еще восемь сутокъ, а уходя въ рейсъ перемѣнилъ часть команды, бывшей при погрузкѣ въ Антверпенѣ. Все это давало полное право командиру крейсера считать „Малакку" контрабандистомъ. Судовая комиссія признала также задержанный пароходъ призомъ и потому 1 іюля онъ былъ отправленъ въ Либаву подъ командою мичмана фонъ-Шварца, въ помощь которому были командированы два прапорщика, два механика и экипажъ изъ команды „Петербурга".

Пассажировъ и экипажъ „Малакки" предписано было высадить въ Суэцѣ.

7-го іюля съ „Петербурга" замѣтили англійскій броненосный крейсеръ „Поуерфуль", шедшій къ югу и придерживавшійся ближе,—вѣроятно, для опредѣленія имени русскаго крейсера.

8-го іюля „Петербургъ" зашелъ въ Джедду, тщетно пытаясь устано-

вить телеграфныя сношенія съ агентомъ Лелива-Пташинскимъ. Но, какъ было сказано выше, формальности, требуемыя турецкими законами, не были устранены, эти сношенія ограничились посылкою телеграммы Пташинскому, назначавшей рандеву угольному транспорту въ бухтѣ Беренисъ. У мѣстнаго консула не было денегъ на телеграфные расходы и потому командиръ „Петербурга" далъ ему 50 фунтовъ стерлинговъ.

Не получивъ никакого отвѣта, но предполагая, что посланная телеграмма достигла своего назначенія, „Петербургъ", направился къ острову Зебергетъ для того, чтобы въ его бухтѣ Беренисъ сойдтись съ пароходомъ „Смоленскъ" и съ угольнымъ транспортомъ—„Гользація".

11 іюля „Петербургъ" былъ на мѣстѣ и засталъ тамъ, дѣйствительно, вышеназванныя суда. На „Смоленскѣ" была и почта, доставленная „Гользаціею". Просматривая ее, командиры нашихъ крейсеровъ нашли шифрованныя телеграммы Пташинскому изъ Петербурга. Къ сожалѣнію, этотъ агентъ не могъ разобрать ихъ содержанія, и онѣ остались секретомъ какъ для него, такъ, равно и для командировъ вплоть до ихъ прибытіи въ Либаву, по окончаніи крейсерства. Въ пись-

мѣ Пташинскаго содержалось увѣдомленіе о выходѣ японскаго броненоснаго крейсера съ двумя угольщиками въ Красное море. Англійскія газеты, полученныя съ тою же почтою, подтверждали это извѣстіе. Разсчитывая, что японскій крейсеръ миновалъ Малаккскій проливъ 4 го іюля и могъ прибыть къ Адену 16-го, наши крейсеры рѣшили оставить Красное море и перенести свою дѣятельность въ океанъ. Перегрузка угля съ транспорта задержала бы ихъ нѣсколько дней. а потому отъ нея пришлось отказаться. „Гользація" была отправлена опять въ Суэцъ за новымъ запасомъ израсходованныхъ ею угля и прѣсной воды и за почтою.

Теперь уже извѣстно, что никакой японскій крейсеръ не ходилъ въ Красное море. Но извѣстіе, распущенное газетами, представлялось вѣроятнымъ и если его не могли провѣрить въ Петербургѣ, то у нашихъ крейсеровъ не было никакихъ средствъ для подобной провѣрки. Имъ, дѣйствительно, оставалось одно средство для избѣжанія очень вѣроятнаго столкновенія съ японскимъ броненосцемъ гдѣ-нибудь у Адена или вообще въ Красномъ морѣ, и это средство было бѣжать безъ оглядки и какъ можно скорѣе въ океанъ, не оставляющій никакихъ слѣдовъ. На-

значивъ „Гользаціи“ рандеву Занзибаръ, оба крейсера понеслись соединенно на югъ. 14 іюля они прошли Перимъ и Бабель-Мандебскій проливъ и 15 были уже въ океанѣ въ виду африканскаго берега. Здѣсь крейсера разстались. „Смоленскъ“ направился къ Мадагаскару, а „Петербургъ“, ощущавшій уже недостатокъ въ топливѣ, продолжалъ держаться подъ африканскимъ берегомъ въ ожиданіи встрѣчи съ „Гользаціею“.

Ему было не до захвата и осмотра контрабандистовъ. Муссонъ дулъ очень свѣжо, разводя крупное волненіе, топливо же было на исходѣ. 19 іюля крейсеръ пересѣкъ экваторъ въ долготѣ 52°27′ къ востоку отъ Гринвича, и 22, подавшись ближе къ африканскому берегу, остановилъ машины, рѣшившись выждать въ открытомъ океанѣ прибытія „Гользаціи“.

Но угольщикъ не приходилъ, и 2 августа, прокачавшись болѣе восьми дней, „Петербургъ“ легъ на южную оконечность Занзибара

11 августа, направляясь въ заливъ Менай, съ крейсера увидѣли давно ожидаемый угольный транспортъ „Гользація“, шедшій туда же изъ Даръ-Эсъ-Салама.

Когда оба судна сошлись и стали на якорь, командиру „Петербурга“

была доставлена давно ожидаемая почта.

Въ числѣ телеграммъ изъ Петербурга нашлась и чрезвычайно важная—отъ управляющаго морскимъ министерствомъ ген. ад. Авелана. Она гласила: „Примите уголь съ парохода „Гользація“ и идите въ Ангра-Пеквену, гдѣ васъ будетъ ожидать пароходъ „Бенгалія“ съ углемъ. Принявъ уголь, идти въ Либаву. По пути слѣдованія отъ Даръ-Эсъ-Салама до Либавы никакихъ судовъ не останавливайте и не осматривайте“.

Лелива-Пташинскій, со своей стороны, въ предписаніи командиру „Петербурга“ передавалъ ту же телеграмму ген.-ад. Авелана и прибавлялъ, что командированный въ Суэцъ по дѣламъ призовъ министерствомъ иностранныхъ дѣлъ нашъ вице-консулъ въ Каирѣ, к. асс. Максимовъ, получилъ предписаніе вытребовать съ „Петербурга“ какъ можно скорѣе постъ пакеты, отобранные крейсеромъ съ германскаго парохода „Принцъ Генрихъ“.

Послѣднее требованіе нашего министерства иностранныхъ дѣлъ было исполнено немедленно, и перехваченные пакеты возвращены были на германскомъ же пароходѣ „Персія“.

Не такъ-то легко было исполнить первое предписаніе — перегрузить уголь съ „Гользаціи“, несмотря на

полную готовность его капитана, Мейера помогать нашимъ крейсерамъ.

Здѣсь, кстати, я долженъ отдать полную справедливость г. Мейеру, вынесшему всю тяжесть исполненія обязанностей вѣрнаго и преданнаго слуги нашихъ крейсеровъ.

Безъ его помощи послѣдніе лишены были бы почтовыхъ сообщеній, имѣя дорого оплачиваемаго въ Суэцѣ агента, въ началѣ напутавшаго съ шифромъ и потомъ серьезно заболѣвшаго. Безъ Мейера, явившагося своевременно передъ входомъ въ заливъ Менай, наши крейсеры „Петербургъ“ и „Смоленскъ“ были бы поставлены въ очень тяжелое положеніе, такъ какъ ихъ запасы топлива и прѣсной воды уже истощились.

У крейсеровъ оказалось много начальства. Такъ, въ числѣ телеграммъ, доставленныхъ на „Гользацію“, была аналогичная и отъ лейтенанта Верховскаго, повторявшаго приказаніе управляющаго морскимъ министерствомъ, хотя названный офицеръ и не занималъ никакого оффиціальнаго поста.

Для нагрузки углемъ „Петербургъ“ перешелъ къ острову Мафія, находящемуся подъ протекторатомъ Германіи.

19 августа угольная операція была окончена, и принято съ „Гользаціи“ 200 тоннъ прѣсной воды. Вѣрный

Мейеръ тотчасъ же снялся съ якоря и отправился въ Даръ-эсъ-Салаамъ за водою для ожидаемаго крейсера „Смоленскъ“.

20 августа къ мѣсту стоянки къ „Петербургу“ подошелъ германскій портовый катеръ „Рингани“ и передалъ пакетъ, заключавшій въ себѣ протестъ губернатора противъ продолжительнаго пребыванія русскаго крейсера въ водахъ германской восточно-африканской колоніи.

Командиръ крейсера въ отвѣтъ на протестъ заявилъ, что онъ явится самъ 23 августа въ Даръ-эсъ-Салаамъ и объяснитъ губернатору причины своего пребыванія у острова Мафія и замѣтилъ, что стоитъ на якорѣ въ трехъ миляхъ отъ берега, т. е. внѣ полосы нейтральныхъ водъ. Очевидно, здѣсь, на якорѣ, онъ подвергался опасности атаки всякаго японскаго крейсера, если бы Японія выслала таковой противъ него.

Покончивъ переговоры, „Петербургъ“ снялся съ якоря, продержался въ морѣ 21 и 22 августа и 23 сталъ на якорь въ бухтѣ Менай (Занзибаръ). Здѣсь онъ сошелся съ крейсеромъ „Смоленскъ“ и въ 6 час. утра 24 оба судна снялись съ якоря для слѣдованія въ Даръ-эсъ-Салаамъ.

Не успѣли они дать и полнаго хода, какъ на встрѣчу имъ подошелъ англійскій стаціонеръ „Forte“,

державшій сигналъ по международному своду: „имѣю важныя депеши“.

Депеша была повтореніемъ той же депеши адм. Авелана. Надобно полагать, что русское морское министерство не надѣялось на быструю передачу рѣшенія отозвать крейсера и просило о такой доставкѣ англійское правительство. Но извѣстно, что худыя вѣсти доходятъ скоро, что и оправдалось на примѣрѣ нашихъ крейсеровъ.

Съ поднятіемъ флага, обмѣнявшись предварительно салютами, командиръ „Петербурга“ былъ съ визитомъ на „Фортѣ“ и при этомъ отвѣтилъ командиру на его протестъ о нарушеніи нейтральныхъ водъ Занзибара, что находитъ такой протестъ неправильнымъ, ибо Занзибарскій султанъ не объявлялъ себя нейтральнымъ.

„Въ дальнѣйшемъ разговорѣ со мною,—доносилъ командиръ „Петербурга“,—„командиръ „Форта“, капитанъ 1-го ранга Дундасъ, высказалъ, что онъ тоже находитъ положеніе Занзибара курьезнымъ. Съ передачей Германіею, Занзибара Англіи старый султанъ поселился въ Даръ-эсъ-Салаамѣ и получаетъ отъ германскаго правительства 6,000 рупій въ видѣ пенсіи. Въ Занзибарѣ же его замѣнилъ восемнадцатилѣтній юноша при регентствѣ англійскаго генеральнаго консула, вѣроятно, само-

стоятельно дѣйствующаго по указанію англійскаго правительства. Султану полагается съ военныхъ судовъ всѣхъ націй салютъ въ 21 выстрѣлъ". Трудно было разобраться здѣсь въ правѣ, и оба мирно бесѣдовавшіе командира прекрасно понимали, что споръ былъ бы рѣшенъ силою, если бы „Форту" велѣно было рѣшать его. Но телеграмма, отзывавшая „Петербургъ" и „Смоленскъ" въ Либаву, предупреждала примѣненіе силы и, отдавъ визитъ на „Петербургъ" „Фортъ" мирно удалился во-свояси, искренно желая счастливаго и благополучнаго возвращенія нашимъ морякамъ на родину.

Дальнѣйшее плаваніе крейсеръ „Петербургъ" совершилъ соединенно со своимъ товарищемъ „Смоленскомъ", а потому я и опишу это плаваніе послѣ того, какъ разскажу о крейсерской дѣятельности послѣдняго въ Красномъ морѣ и въ Индійскомъ океанѣ у восточныхъ береговъ Африки.

V.

Пароходъ „Смоленскъ" снялся съ якоря изъ Севастополя, во вторникъ, 22 іюня, въ часъ пополудни *). Безъ

*) Здѣсь я точно обозначаю день и часъ ухода „Смоленска", въ виду разъясненія невѣроятной путаницы съ шифромъ для сношеній крейсеровъ съ агентомъ въ Суэцѣ и съ Петербургомъ.

малѣйшей задержки онъ миновалъ проливъ 23 іюня, 26-го былъ въ Портъ-Саидѣ. Въ тотъ же день онъ вошелъ въ каналъ и 27-го, въ 6 часовъ утра, сталъ на якорь въ Суэцѣ.

Отсюда онъ вышелъ въ 9 часовъ утра того же дня, поднялъ военный флагъ и поставилъ на мѣста всѣ имѣвшіяся у него въ трюмѣ скорострѣльныя орудія.

28 іюня, уже въ качествѣ военнаго крейсера, „Смоленскъ" остановилъ шедшій на югъ англійскій пароходъ „Драгоманъ" и, убѣдившись въ полной исправности всѣхъ корабельныхъ документовъ, отпустилъ его съ миромъ. 17 іюля, двигаясь на югъ, „Смоленскъ" вошелъ въ сношенія по безпроволочному телеграфу съ „Петербургомъ".

Съ послѣдняго телеграфировали: „Прошу приблизиться къ Таиру, имѣю призъ". Призъ этотъ и былъ пароходъ „Малакка". Переговоривъ съ товарищемъ и принявъ отъ него телеграммы въ Петербургъ, командиръ „Смоленска" пошелъ въ Ходейда—пунктъ, избранный крейсерами для телеграфныхъ сношеній.

2 іюля „Смоленскъ" встрѣтилъ германскій почтовый пароходъ „Принцъ Генрихъ", отправилъ на него лейтенанта Георгіевскаго съ приказаніемъ снять только почту, слѣдующую въ Японію. Черезъ полтора часа

лейтенантъ Георгіевскій возвратился, принявъ съ парохода 55 мѣстъ почты, въ чемъ и выдалъ росписку капитану. „Принцу Генриху“ послѣ этого было разрѣшено продолжать свой путь. Вскрывъ постъ-пакеты, нашли въ нихъ коносаменты контрабанднаго груза, нагруженнаго на пароходы „Скандія“ и „Паклингъ“. Затѣмъ почта была запакована, и снова сдана 4 іюля шедшему на югъ англійскому пароходу „Персія“ для дальнѣйшаго слѣдованія по назначенію. Такимъ образомъ, командиръ „Смоленска“ имѣлъ теперь въ рукахъ неопровержимое доказательство въ томъ, что „Скандія“ и „Паклингъ“ везутъ военную контрабанду, подлежащую захвату, а сами —конфискаціи, какъ военные призы. Осталось лишь отыскать и захватить ихъ въ открытомъ морѣ.

Потерпѣвъ неудачу съ телеграммами въ Ходейда, крейсеръ 4 іюля сошелся съ англійскимъ пароходомъ „Ардова“. Съ нимъ „Смоленску“ пришлось повозиться для того, чтобы заставить подчиниться своимъ требованіямъ. На сигналъ „застопорить машину“ и два холостыхъ выстрѣла „Ардова“ не обратила вниманія и даже прибавила ходу. Два выстрѣла снарядами, сдѣланные подъ носъ и подъ корму также не остановили пароходъ, и только послѣ сна-

ряда, направленнаго между его мач·тами онъ, наконецъ, остановился, вѣроятно, убѣдившись, что шутить съ нимъ болѣе не намѣрены. Лейтенантъ Георгіевскій, посланный для осмотра и опроса, возратившись, доложилъ, что рельсы и разное желѣзо, составляющіе часть груза „Ардовы", идутъ безъ документовъ, и мѣсто назначенія его не извѣстно. Другая часть груза—динамитъ и порохъ—назначена въ Маниллу. Послѣ этого прибывшему капитану „Ардовы" было объявлено, что пароходъ его конфискуется, какъ не исполнившій приказанія остановиться и вынудившій „Смоленскъ" стрѣлять по бѣглецу. „Возраженія капитана были сбивчивы и наивны. Видимо, онъ желалъ напугать меня, что я арестовываю судно подъ англійскимъ флагомъ и беру, такимъ образомъ, на себя слишкомъ большую отвѣтственность и рискъ. Тѣмъ не менѣе, я приказалъ ему перебрать весь экипажъ на крейсеръ",—доносилъ командиръ „Смоленска".

Приказаніе было исполнено, и на „Ардовѣ" былъ поднятъ русскій военный флагъ.

6 іюля замѣченъ былъ пароходъ, шедшій на югъ. На приказаніе со „Смоленска" остановить машину, онъ не обратилъ вниманія, и только послѣ второго холостого выстрѣла ис·

полнилъ законное требованіе русскаго крейсера. Пароходъ этотъ и былъ „Скандія“.

Лейтенантъ, князь Кекуатовъ, осматривавшій названное судно, по возвращеніи говорилъ, что при опросѣ англичанинъ отрицалъ какой бы то ни было грузъ въ Японію, но когда ему былъ показанъ коносаментъ, найденный въ конфискованной съ „Принца Генриха“ почтѣ, то онъ былъ крайне этимъ сконфуженъ и послѣ этого предъявилъ Кекуатову всѣ коносаменты на грузъ въ Іокогаму, состоявшій изъ рельсовъ, желѣза, и т. д.

„Скандія“ была заарестована, какъ и „Ардова“. Оба парохода получили русскій экипажъ и, поднявъ военные флаги, были направлены Суэцкимъ каналомъ въ Либаву.

11 іюля, около 5 час. пополудни, былъ остановленъ англійскій пароходъ „Формоза“, компаніи „P. &. O.“ Надобно сказать, что командиръ „Смоленска“ имѣлъ списокъ судовъ, вышедшихъ изъ Европы съ военною контрабандою для Японіи, и что „Формоза“, какъ и „Малакка“, и „Ардова“, и „Скандія“, значились въ этомъ спискѣ.

Капитанъ „Формозы“ и не отрицалъ контрабанднаго груза, не опредѣляя его количества. Еще труднѣе было сдѣлать это командиру „Смо-

ленска“, отъ рѣшенія котораго зависѣла судьба „Формозы“. Взвѣсивъ всѣ обстоятельства нагрузки, рѣшено было пароходъ арестовать, посадить русскій экипажъ и направить въ Либаву. Капитанъ „Формозы „очень равнодушно выслушалъ такой приговоръ. Быть можетъ, онъ уже зналъ о той бурѣ, которую подняла Англія по случаю захвата „Малакки“ и надѣялся на скорое освобожденіе.

Въ тотъ же день, 11 іюля, „Смоленскъ“ сошелся съ „Петербургомъ“ и „Гользаціею“ и, получивъ фальшивое предупрежденіе изъ Петербурга о выходѣ японскаго крейсера въ Красное море, пошелъ полнымъ ходомъ въ Индійскій океанъ Естественно было нежеланіе встрѣтиться съ японцами судну, вовсе не предназначенному для единоборства съ броненосцами.

16 іюля „Смоленскъ“ былъ уже у мыса Гвардафуя. Сдѣлавъ здѣсь нѣкоторыя исправленія въ машинѣ, онъ направился къ южному берегу Африки для продолженія крейсерскихъ операцій. Согласно лоціи, суда, слѣдующія изъ Атлантическаго океана вокругъ мыса Доброй Надежды на востокъ, идутъ сначала вплотную къ берегу до порта Елизаветы, пользуясь попутнымъ теченіемъ, а затѣмъ они круто пересѣкаютъ теченіе Angelus и идутъ или на 36

параллель, или же островъ Маврикія, придерживаясь къ Мадагаскару. Принимая во вниманіе эти указанія лоціи и исполняя инструкцію, полученную въ Петербургѣ, командиръ „Смоленска" пошелъ вдоль Мадагаскара до южной его оконечности и, вступивъ на торный путь, пароходъ легъ къ африканскому берегу, т. е. на встрѣчу судамъ изъ Европы.

Указанія лоціи и дѣйствія командира „Смоленска" были безукоризненны. Но въ продолженіе всего плаванія до мыса Елизаветы ни одного судна „Смоленскъ" не встрѣтилъ. „Если бы я и встрѣтилъ какое-нибудь судно, то ничего не могъ бы съ нимъ сдѣлать, такъ какъ почти все время въ этомъ плаваніи имѣлъ свѣжій юго-западный или западный вѣтры, съ крупной зыбью, при которой нечего было и думать спускать шлюпку" — доносилъ командиръ „Смоленска".

Здѣсь я не могу не остановиться. Послѣ Крымской кампаніи наши военныя суда изъ года въ годъ совершали плаваніе вокругъ свѣта. Большая часть этихъ плаваній описана на основаніи рапортовъ командировъ или начальниковъ эскадръ или отрядовъ.

Казалось бы, отправляя крейсера въ военное время въ плаваніе, не

трудно было справиться съ имѣющимся въ адмиралтействѣ матеріаломъ, перечитать кое-что, припомнить минувшее. И не было недостатка въ людяхъ для такой работы. Но посылавшіе крейсера и распоряжавшіеся ими или не считались съ опытомъ, или вовсе о немъ ничего не знали, или забыли все. Будеть грѣшно для русскаго флота не запомнить и этотъ урокъ и еще разъ не убѣдиться въ томъ что море не прощаетъ невниманія къ себѣ и караетъ невѣжество.

„Въ общемъ, крейсерство у африканскихъ береговъ было безрезультатно, и пришлось лишь убѣдиться въ точности указаній лоціи, гласящей, что у южной части Африки дуютъ большею частью свѣжіе вѣтры изъ SW ой четверти и перемѣны ихъ бываютъ часты и неожиданны“, —доносилъ командиръ „Смоленска“.

Прокачавшись цѣлыхъ три недѣли, во исполненіе инструкціи, крейсеръ 15 августа повернулъ обратно и пошелъ въ заливъ Менай на соединеніе съ „Петербургомъ“.

Въ предыдущей главѣ я уже сказалъ, что встрѣча ихъ произошла въ условленномъ рандеву 23-го августа.

VI.

24 августа, послѣ отвѣтнаго визита командира англійскаго крейсера „Forte“, „Петербургъ“ и „Смоленскъ“ направились въ Даръ-эсъ-Салаамъ. Вскорѣ къ нимъ присоединился и пароходъ „Гользація“, наблюдавшій съ почтительнаго разстоянія за англійскимъ крейсеромъ.

Капитанъ парохода благоразумно воздержался отъ соединенія съ русскими судами, не зная и не предугадывая, чѣмъ окончится встрѣча ихъ съ англичаниномъ.

На внѣшнемъ рейдѣ Даръ эсъ-Салаама наши крейсеры застали германскаго стаціонера „Буссардъ“.

Губернаторъ колоніи, графъ Гетцеръ очень любезно принялъ командировъ крейсеровъ, но объявилъ, что не можетъ разрѣшить стоять имъ болѣе 24 часовъ въ своихъ водахъ и за дальнѣйшими указаніями обратился въ Берлинъ.

На „Петербургѣ“ необходимо было залить металломъ параллели. Эту работу губернаторъ разрѣшилъ произвести въ мѣстныхъ мастерскихъ. И здѣсь явился на помощь вѣрный спутникъ нашихъ крейсеровъ, капитанъ „Гользаціи“ Майеръ, благодаря которому работа была исполнена именно въ такой промежутокъ вре-

мени, какой потребовался для нагрузки „Смоленска“ углемъ.

Что же касается нагрузки, то 25 августа губернаторъ, вѣроятно, уже получившій отвѣтъ изъ Берлина, дозволилъ ее производить съ „Гользаціи“ на внутреннемъ рейдѣ при условіи, если командиръ „Смоленска“ дастъ подписку въ томъ, что „онъ идетъ прямо въ Либаву“. Такая подписка была дана немедленно, такъ какъ не существовали и причины для отказа требованія, послѣ приказанія изъ Петербурга г.-а. Авелана, повтореннаго л. Верховскимъ и командиромъ „Форта“. Изъ рапортовъ обоихъ нашихъ командировъ видно, что германскія власти въ Даръ-эсъ-Салаамѣ во время пребыванія крейсеровъ тамъ, были изысканно радушны и гостепріимны. Губернаторъ, его помощникъ и завѣдывающій мастерскими оказались не на словахъ, а на дѣлѣ друзьями русскихъ моряковъ въ то горькое для нашей родины время, когда познаются друзья и когда услуги должны цѣниться слишкомъ высоко. Долгъ платежемъ красенъ—говоритъ народная мудрость,—и русскій флотъ не долженъ забывать своего долга Даръ-эсъ-Салааму, какъ не долженъ забывать непріязни и чуть-ли не вражды, проявленныхъ въ Копенгагенѣ, въ мартѣ 1904 года

по прибытіи крейсера 2 ранга „Крейсеръ“ возвращавшагося въ Кронштадтъ, изъ дальняго плаванія.

Въ Копенгагенѣ „Крейсеръ“ сначала вовсе не хотѣли впускать въ гавань и разрѣшенія войдти добились съ величайшимъ трудомъ лишь послѣ долгихъ дипломатическихъ переговоровъ *). „Въ доставкѣ необходимыхъ матеріаловъ и предметовъ снабженія, чинились всевозможныя затрудненія; на улицахъ на насъ смотрѣли весьма недоброжелательно, проявляя особыя симпатіи къ японцамъ“—пишетъ авторъ книги „Новое о войнѣ“ (стр. 10). А крейсеръ шелъ несомнѣнно для датскихъ властей въ Россію и, наконецъ, по своему вооруженію даже не могъ считаться въ минувшую войну боевымъ судномъ.

Пока „Смоленскъ“ грузился углемъ, изъ Петербурга было получено новое приказаніе—возвращаться въ Либаву Суэцкимъ каналомъ, не останавливая и не осматривая встрѣчныхъ судовъ.

Лейтенантъ Верховскій, со своей стороны, предупреждалъ объ опас-

---

*) „Новое о войнѣ“. Б. Ш—тъ, стр. 10—11. Написавшій эту книгу, офицеръ крейсера „Крейсеръ“, возвратился на немъ въ Кронштадтъ тотчасъ же по объявленіи войны и затѣмъ плавалъ на крейсерахъ „Днѣпръ“ и „Олегъ“ и былъ въ Цусимскомъ бою.

ностяхъ, ожидаемыхъ имъ отъ партіи японцевъ, будто бы уже поджидавшихъ „Смоленскъ“ и „Петербургъ“ въ Аденѣ.

1 сентября наши крейсера оставили гостепріимный Даръ-эсъ-Салаамъ и пошли соединенно.

Приближаясь къ Суэцкому каналу, „Смоленскъ“ опередилъ своего товарища, 10 сентября былъ въ Суэцѣ, вошелъ въ каналъ, благополучно миновалъ его и 11-го, въ 4 часа дня, сталъ на якорь въ Саидѣ. „Петербургъ“ прошелъ каналъ въ ночь съ 11-го сентября и 12-го въ 4 часа былъ уже въ Саидѣ.

Большія униженія и стѣсненія въ этомъ портѣ пришлось испытать нашимъ крейсерамъ. Отъ египетскаго правительства, призрачнаго по существу и дѣйствовавшаго отнюдь не самостоятельно, нельзя было и ожидать и требовать иного отношенія къ русскому военному флагу, такъ недавно преслѣдовавшему военныхъ контрабандистовъ въ Красномъ морѣ.

Но отъ представителя Россіи, вице-консула Брона, въ Портъ-Саидѣ крейсера могли ожидать, по меньшей мѣрѣ, хотя бы соблюденія требованій вѣжливости и, наконецъ, положенія о вице-консулахъ. Между тѣмъ, г. Бронъ явился на „Петербургъ“ не въ присвоенной ему формѣ и въ простомъ сюртукѣ, подчеркивая этимъ

ненормальность положенія крейсера, перемѣнившаго флагъ на военный.

Крейсеры были оцѣплены египетскими шлюпками, недопускавшими никого ни съ берега, ни на берегъ.

Вмѣсто затребованнаго количества угля на каждый крейсеръ въ размѣрѣ 600 тоннъ, послѣ долгихъ переговоровъ и отобранія подписки отъ командировъ въ томъ, что они идутъ прямо въ Россію, было дано по 100 тоннъ угля, и минимальное количество свѣжей провизіи съ разсчетомъ до Бизерты.

Итакъ, практика указала, что „Петербургъ“ въ лицѣ лейт. Верховскаго, напрасно боялся скрывавшихся въ Красномѣ морѣ японцевъ, несомнѣнно, имѣвшихъ право, право открыто съ нами воюющихъ, преслѣдовать своихъ враговъ на морѣ. Опаснѣе и во сто разъ тяжелѣе и обиднѣе были притѣсненія и оскорбленія или друзей - датчанъ, или нейтральныхъ феллаховъ, слѣпо исполнявшихъ волю г-на Кромера.

Исполняя эту волю, выраженную въ требованіи саидскихъ властей оставить портъ черезъ 24 часа, оба крейсера оставили Саидъ 12 сентября и пошли уже порознь по Средиземному морю. „Петербургъ“ могъ обойтись своимъ запасомъ топлива до Либавы, а „Смоленскъ“ долженъ былъ догрузиться въ Алжирѣ.

Такъ какъ это обратное ихъ плаваніе не имѣло никакого отношенія къ крейсерской службѣ, то я не вхожу въ его описаніе, ограничиваясь лишь замѣчаніемъ, что отъ меридіана острова Пантелляріи наши крейсера вплоть до Гибралтара шли въ компаніи, или, говоря откровенно, подъ конвоемъ англійскихъ крейсеровъ. „Петербургъ“, не заходя ни въ одинъ изъ попутныхъ портовъ, прибылъ въ Либаву 26 сентября.

Крейсеръ „Смоленскъ“ принималъ уголь въ Алжирѣ и въ Гаврѣ и только 30 сентября, вечеромъ, сталъ на якорь въ Либавѣ, откуда уже уходила въ Тихій океанъ наша вторая эскадра.

———

Изъ Либавы оба крейсера, переименованные въ „Днѣпръ“ („Петербургъ“) и „Ріонъ“ („Смоленскъ“), вскорѣ пошли снова въ плаваніе на соединеніе съ эскадрою адмирала Рожественскаго, сопровождали ее до Шанхая и отдѣлились въ крейсерство за два дня до цусимской катастрофы.

О дѣятельности „Днѣпра“ и „Ріона“ въ это послѣднее ихъ плаваніе я касаться здѣсь не буду. Но считаю чрезвычайно важнымъ, съ точки зрѣнія моряка, еще въ восьмидесятыхъ годахъ минувшаго вѣка пропаганди-

ровавшаго созданіе крейсерскаго флота и оборудованіе для него укрѣпленной базы на Мурманѣ, указать на то, что оба названные крейсера возратились снова въ Либаву въ августѣ 1905 года, т. е. пробыли почти безпрерывно подъ парами въ морѣ 14 мѣсяцевъ. Еще никогда, ни одно военное судно не только въ русскомъ флотѣ, но и во всѣхъ остальныхъ, не исполнило такого искуса, какъ корабля и машины, такъ и человѣческой выносливости. Большаго отъ моряковъ едва ли мы, сухопутные люди, имѣемъ право требовать и ожидать. Быстрыя перемѣны климата, долгое плаваніе въ Красномъ морѣ, въ самую жаркую пору, томительная сторожевая служба у береговъ Мадагаскара и Аннама, ежедневная, ежеминутная готовность бѣжать за показавшимся на горизонтѣ судномъ, осмотры грузовъ и повѣрка документовъ, столкновеніе съ экипажами захваченныхъ призовъ, случайные запасы и снабженія провизіей, отсутствіе почтовыхъ сообщеній и тысяча другихъ причинъ не могли не повлiять на здоровье и психику людей. Но они съ честью выдержали искусъ и неоспоримо доказали, что русскій человѣкъ необыкновенно выносливъ и, при извѣстныхъ, болѣе благопріятныхъ условіяхъ дѣятельности, его

душевныя качества дали бы ему возможность совершать невѣроятные подвиги, исполнять невыполнимое. Но *„азардовать“* не указывалъ и Великій Морякъ, повелѣвавшій Апраксину *не бояться непріятеля и, подготовившись своевременно, исполнить условленное.*

VII.

Я далеко не исполнилъ бы своей задачи, ограничившись только изложеніемъ дѣятельности двухъ крейсеровъ. Сама по себѣ и по своимъ послѣдствіямъ на военныя операціи нашей арміи въ Маньчжуріи, а равно для облегченія осажденнаго Портъ-Артура, эта дѣятельность была совершенно безрезультатна, несмотря на то, что морское министерство, взявшее на себя исполненіе горячихъ желаній и намѣреній всей Россіи, должно было, со времени Берлинскаго конгресса, готовиться къ крейсерскимъ операціямъ. Времени было вполнѣ достаточно, въ четверть вѣка можно и должно было построить отвѣчавшія требованіямъ суда, воспитать экипажи для нихъ, сорганизовать центральное управленіе для руководства крейсерами въ военное время, изучить лоцію морей, ознакомить корпусъ офицеровъ съ торговымъ

и международнымъ правами, выработать шифръ для сношеній, внушивъ всѣмъ лицамъ, пользующимся имъ, что всякая малѣйшая ошибка въ обращеніи съ нимъ есть непростительное преступленіе, намѣтить пункты рандеву съ угольщиками и т. д. Только сдѣлавъ и подготовивъ все это задолго до войны, морской министръ имѣлъ право и долженъ былъ, въ минуту государственной опасности, призвать командировъ крейсеровъ и агентовъ и сказать имъ: „Идите и исполняйте вашъ долгъ передъ Царемъ и Родиною, и да поможетъ вамъ Богъ брани одолѣть врага на морѣ".

Ничего подобнаго не было подготовлено, и, вмѣсто министра, съ крейсерами сносились: не знавшій флота, не извѣстный русскому флоту, лейтенантъ Верховскій и невнимательно переписавшій шифръ, отставной к. а. Пташинскій, онъ же и Лелива. „Да благословитъ Господь Богъ васъ въ вашемъ предпріятіи",—писалъ г. Верховскій командиру „Петербурга", сообщая объ ошибкахъ Пташинскаго *). Точный переводъ словъ Нельсона: „God bless you", передъ Трафальгаромъ. Но, вѣдь, то былъ Нельсонъ, всю жизнь посвятившій морю

---

*) Письмо В. Верховскаго командиру пар. „Петербургъ", отъ 16 іюня 1904 г.

и проливавшій кровь свою на кораблях его британскаго величества!

А, между тѣмъ, у насъ было достаточно времени для подготовки Добровольнаго флота къ крейсерской дѣятельности. Комитетъ его десятки лѣтъ получалъ по 600 тысячъ отъ казны и расходовалъ деньги не иначе, какъ съ разрѣшенія цѣлой серіи морскихъ министровъ.

Адмиралы Шестаковъ, Чихачевъ и Тыртовъ, не справляясь ни съ чьими мнѣніями или желаніями, строили или покупали, или, наконецъ, мѣняли суда Добровольнаго флота только по своему личному усмотрѣнію. Но, по истеченіи четверть - вѣкового безконтрольнаго управленія, для крейсерской дѣятельности оказались годными лишь два парохода—„Смоленскъ" и „Петербургъ".

Правда, они отвѣчали своему назначенію. Они съ 20 іюня по 24 августа, не нуждаясь въ портахъ, даже не возобновляя запасовъ топлива и провизіи, продержались въ морѣ и могли бы продержаться еще долѣе, если бы это потребовалось. Затѣмъ „Петербургъ" и „Смоленскъ", послѣ пятидневной стоянки въ Даръ-эсъ-Салаамѣ, почти безостановочно перешли въ Либаву и оттуда поплыли снова на соединеніе съ

эскадрою Рожественскаго. Окончательно возвратились они вторично въ Либаву уже въ августѣ 1905 года, т. е. послѣ четырнадцати-мѣсячной безостановочной службы на морѣ.

Трудно и невозможно было бы предъявлять большія требованія къ судамъ, и, какъ сказано выше, ихъ командирамъ и, наконецъ, экипажамъ. Оба парохода были крѣпко построены, и опытъ двухнедѣльнаго плаванія „Смоленска“ на крупной океанской волнѣ у южныхъ береговъ Африки доказалъ, что деньги за него были не даромъ уплачены судо-строителямъ и машино-строителямъ въ Нью-Кэстлѣ. Да, англичане исполнили свои обязательства и недаромъ получили милліоны. Они построили крѣпкіе стальные кузова и снабдили ихъ прекрасными машинами.

Снабдило-ли, однако, морское министерство будущіе крейсеры хорошею артиллеріею и снарядами?

Безъ этихъ средствъ защиты и нападенія нельзя поднимать военный флагъ, нельзя требовать подчиненія его приказаніямъ отъ торговыхъ судовъ, отъ шкиперовъ, напримѣръ, Англіи, доставлявшихъ воюющей сторонѣ динамитъ, броню, пушки, снаряды, уничтожившіе нашу эскадру при Цусимѣ.

Изъ рапорта командира крейсера „Смоленскъ“ читатель уже знаетъ, каковы были скорострѣльныя пушки, поставленныя на немъ въ Красномъ морѣ. Изъ 2,400 снарядовъ для 75-миллиметровыхъ пушекъ командиръ изъялъ ровно половину —1,200 чугунныхъ, некалиброванныхъ, рвавшихся у борта крейсера и опасныхъ не для враговъ, а для его людей, русскихъ матросовъ и для его корпуса. Но, быть можетъ, въ остальномъ снабженіи крейсеровъ сдѣлано было все хорошо и добросовѣстно?

Самый краснорѣчивый отвѣтъ на этотъ вопросъ я приведу изъ книги „Новое о войнѣ“ *). Вотъ, что говоритъ авторъ: „Неисправныя орудія удалось потомъ наладить, но вообще я долженъ сказать, что Севастополь снабдилъ насъ отвратительно, и не будь „Смоленскъ“ совершенно новымъ пароходомъ, со всѣмъ необходимымъ отъ Добровольнаго флота, —никогда бы ему не удалось проплавать такой долгій срокъ, не пользуясь услугами порта. Въ Севастополѣ къ нашимъ крейсерамъ (т.-е. къ „Смоленску“ и „Петербургу“) былъ всецѣло примѣненъ любимый пріемъ портовыхъ и экипажныхъ властелиновъ — спихивать съ себя

*) Стр. 41.

всякую залежалую дрянь, пропадать которой въ складахъ и казармахъ всетаки не резонъ. Они рады были представившемуся случаю такъ снабдить наши два крейсера, съ которыхъ-де и взятки гладки: конечно, никому и въ голову не приходила мысль, что этимъ наносится вредъ *общему русскому дѣлу, русскимъ судамъ* *), судамъ, собственно, не военнымъ и могущимъ очутиться въ такихъ критическихъ обстоятельствахъ, когда каждый негодный патронъ, каждый фунтъ испорченнаго мяса могутъ повлечь за собой гибельныя послѣдствія. Итакъ, наемники-англичане оказались лучше пастырей, клявшихся передъ Животворящимъ Крестомъ Распятаго и святымъ Евангеліемъ служить Царю и Родинѣ, не токмо за страхъ, но и за совѣсть!

Теперь посмотримъ,—лучше ли эти пастыри исполнили свои клятвенныя обѣщанія, относительно подготовки личнаго состава: экипажей, агентовъ, а равно подготовки самого поля дѣятельности крейсеровъ, сообщенія необходимыхъ свѣдѣній, телеграммъ, писемъ и т. д.

Крейсеры посылались въ Красное море и къ берегамъ Африки для осмот-

*) Курсивъ мой.

А. Б.

ра и захвата пароходовъ. Слѣдовало предвидѣть, что захваченные призы будутъ отсылаться въ русскіе порты для окончательнаго рѣшенія ихъ дальнѣйшей судьбы. Нельзя же было топить безъ разбора пароходы, но арестовывать ихъ, на законныхъ основаніяхъ, крейсера могли... Такъ, напримѣръ, если военная контрабанда не составляла половины всего груза, пароходъ не подлежалъ конфискаціи, утопленіе его было бы незаконно, и казна была бы введена въ безполезные расходы, уплативъ послѣ процесса и приговора призового суда за утопленное судно и за неконтрабандный грузъ. Временный же арестъ для привода подобнаго судна въ русскій портъ оправдывался правомъ военнаго крейсера.

Для привода же необходимо было на арестованные пароходы отдѣлять офицерскій составъ, командировъ, вахтенныхъ начальниковъ, механиковъ и, наконецъ, команды изъ нижнихъ чиновъ. Было бы ребячествомъ арестовывать „Малакку“, „Ардову“, „Скандію и „Формозу“, обязывая ихъ шкиперовъ плыть не въ Японію, а въ Либаву. Въ распоряженіи командировъ „Петербурга“ и „Смоленска“ были свободные только мичмана, и имъ приходилось ввѣрять отвѣтственныя должности. Надобно отдать полную справедливость этимъ молодымъ мо-

рякамъ,—они съ честью исполнили свою трудную миссію и прекрасно справились съ буйными и дерзкими капитанами „Малакки“ и „Скандіи“. Они благополучно довели призы до Суэца и Алжира. Но если бы г-нъ Верховскій не поторопился сообщить газетныя запугиванія крейсерамъ, они арестовали бы въ Красномъ морѣ не четыре, а дюжину пароходовъ съ контрабандою. Быть можетъ, лишняя недѣля крейсерства въ Красномъ морѣ оттянула бы сдачу Портъ-Артура на мѣсяцъ, повліяла бы на исходъ боя 28 іюля и т. д. Но съ кѣмъ бы крейсера отсылали захваченныя суда въ Россію, —отвѣчать невозможно, ибо на крейсерахъ уже въ началѣ ихъ операціи ощущался недостатокъ въ офицерахъ. А команда? Отвѣчу на этотъ вопросъ выпискою изъ книги „Новое о войнѣ“. „Намъ дали отбросы всѣхъ экипажей черноморской дивизіи,—пишетъ авторъ названнаго сочиненія,—дали людей, почти исключительно призванныхъ, по случаю войны, изъ запаса, людей вялыхъ, забывшихъ то немногое, что они знали когда-то на службѣ: 90 проц. этого сброда были люди порочные и штрафованные, отбывшіе въ свое время самыя тяжкія наказанія. Люди эти, конечно, нисколько не интересовались ни нашимъ по-

ходомъ, ни общимъ ходомъ военныхъ событій. Единственное ихъ желаніе было—вернуться домой, на родину, и каждая миля, удаляющая крейсеръ отъ родныхъ береговъ, поэтому, дѣлала ихъ настроеніе все хуже и хуже. Команда наша не умѣла ни работать, ни даже веселиться. Вѣчно хмурые, съ выраженіемъ затаеннаго негодованія на недовольныхъ лицахъ, они работали, какъ мухи, никогда не веселились и безконечно ссорились другъ съ другомъ изъ-за всякаго пустяка.

Господи,—думалось мнѣ,—что же будетъ, когда намъ придется воевать не съ беззащитными купцами, а съ настоящимъ, вооруженнымъ врагомъ?

И вотъ, такими-то людьми укомплектовали крейсеры въ Севастополѣ. Худшей услуги не могли сдѣлать и японцы" *).

Развѣ такъ были вооружены „Алабама" и „Сеттеръ"? Развѣ такія команды исполняли распоряженія ихъ командировъ? Мысль московскихъ патріотовъ въ 1878 г. была правильна: Россія отозвалась на призывъ Государя 22 марта, англичане построили прекрасныя суда для вновь созданнаго Добровольнаго флота. Но исполнители великой

---

*) „Новое о войнѣ". Стр. 41 и 42.

мысли отнеслись къ ней въ минуту государственной надобности небрежно, неумѣло, спустя рукава.

И если крейсеры сдѣлали, все-таки, много въ Красномъ морѣ, если они удачно, вопреки всѣмъ препятствіямъ распорядителей въ Петербургѣ, въ нѣсколько дней плаванія на Красномъ морѣ навели панику на отправителей военной контрабанды, то случилось это лишь потому, что на крейсерахъ остались командирами и ихъ ближайшими помощниками офицеры, десятки лѣтъ плававшіе безпрестанно на пароходахъ, подробно знакомые и съ обычаями и законами морской торговли и, наконецъ, отчетливо знавшіе свое дѣло—морское ремесло.

А. Бѣломоръ.

